
Ayuntamiento de Cádiz


UMASS
BOSTON

CUATRO PALABRAS

A LA ASAMBLEA CONSTITUYENTE

Y A LA PROVINCIA DE CADIZ,

SOBRE

LA CUESTION DEL FERRO-CARRIL,

POR UN GADITANO.

CADIZ.

IMPRENTA DE D. FILOMENO FERNANDEZ DE ARJONA,

CALLE DE PADILLA, NUMERO 27.

1856.

Tales son las peripecias que está sufriendo la cuestion del camino de hierro, tal la division y el fraccionamiento en que han ido cayendo los que desean lo mejor para esta hermosa cuanto desgraciada ciudad, que no se estrañará el que entre tantas voces y proposiciones encontradas, haya un gaditano que dedique algunos renglones á colocar la cuestion en su verdadero término.

Como ni tengo aspiraciones, ni voy á formular cargos contra nadie, ni me encuentro supeditado por ninguno de esos móviles ocultos que por desgracia han venido á mezclarse en este asunto, y ni aun siquiera voy á dar á conocer mi nombre, espero con algun fundamento que todos acogerán benévolamente mis palabras, y que cualquiera que sea la opinion que hasta hoy hayan sostenido en la cuestion que se debate, harán justicia á la buena fé y al patriótico deseo de un hijo de la hermosa Cádiz, que desearia ver completamente unidos á sus conciudadanos, y que opina que seríamos invencibles, si se reunieran en un mismo pensamiento tantas y tan poderosas fuerzas como hoy se están gastando en la lucha estéril que mantienen entre sí, lucha que con razon podria llamarse la *guerra civil* de la ciudad de Cádiz.

¿Por qué no hemos de tomar ejemplo de la vecina poblacion de Jerez? Allí no se disputa por el interés del vecindario, sino por el de una empresa particular: allí nadie pelea porque se le conceda un camino de hierro, sino por impedir que se permita el que haya dos: allí no se gestiona por la ecsistencia de la poblacion, sino por el negocio particular de algunos vecinos. Y sin embargo, es tal en todos el amor á la localidad, es tanta la union cuando se trata de un asunto popular, que ha bastado el que se diga que las peticiones de la ciudad de Cádiz van contra el interés de Jerez, para que el Ayuntamiento de esa ciudad, su Junta de comercio, su sociedad económica, sus diarios, sus vecinos, se apresuren á ha-

cer suya una causa que han abrazado con harta precipitacion, y que en realidad es contraria á la conveniencia de aquel vecindario. Si Jerez sigue esta conducta cuando solo se trata de la defensa de los intereses de una empresa particular; ¿qué deberemos hacer nosotros cuando se trata nada menos que de la ecsistencia de nuestra hermosa y desgraciada poblacion? Unirnos todos: juntar las fuerzas y las inteligencias: hacer lo que los buenos hijos cuando ven amenazada la casa paterna, que olvidan sus quejas y disgustos familiares para defender el hogar comun. Entro en materia sin mas digresiones.

¿Qué es lo que pretende el pueblo gaditano? Ni pide contra nadie: ni ecsige nada de nadie: ni se opone á la conveniencia de nadie. Pide que se le dejen construir unas leguas de camino de hierro: ecsige generosamente que esta construccion se haga á su costa y sin recibir cantidad alguna del estado ni de ningunos fondos públicos: no se opone á la conveniencia de la empresa particular de Jerez, sino que por el contrario desea y se alegrará de que el gobierno le dé cuanta proteccion quiera, con tal que esa proteccion no se estienda hasta el irritante absurdo de sacrificar los derechos y el porvenir del pueblo de Cádiz, ó hablando en lenguaje popular, que no se desnude á un santo de lo *necesario*, para vestir á otro espléndidamente de lo supérfluo. ¿Cómo es, sin embargo, que ante tan modestas y limitadas aspiraciones, se han levantado tantas dificultades y se han opuesto tantos inconvenientes y tan incalificable resistencia? Pregunta es esta que yo responderia muy fácilmente si no me hubiera propuesto contener mi pluma en los límites de la defensa, sin permitir que salga de ella ninguna acusacion.

Dejando todo cuanto pueda rozarse con la historia secreta de este asunto, cuya relacion seria inútil por lo sabida que es en nuestra localidad, voy á ocuparme de los argumentos públicos, y de las débiles razones que se han dado para ir resistiendo á las justas cuanto limitadas pretensiones de esta poblacion. La primera, y al decir de sus autores la mas fuerte de las respuestas que se han dado á nuestras instancias, es la de los *derechos adquiridos*, la de las disposiciones vigentes, la de las concesiones anteriores, en una palabra, la cuestion estrictamente legal. Pero para los que hayan leido los argumentos espresados en la esposicion que este vecindario elevó á las Córtes con fecha de 13 de Abril, es muy fácil comprender que tan buena es la causa de Cádiz en el terreno estrictamente legal, como en el de la razon y en el de las demostraciones teóricas y práticas.

La Asamblea constituyente facultó al gobierno superior de la nacion para que concediese á Cádiz la construccion de un camino de hierro que arrancando de sus murallas *empalmase con la linea general*. ¿Y cuál era esta, *el dia* en que semejante concesion hicieron las Córtes? La que se

habia declarado tal desde Jerez á Sevilla: porque si bien en el mismo dia en que la autorizacion espresada fué presentada á la firma y sancion de nuestra Reina, se le presentó tambien la autorizacion que concedia á la empresa de Jerez el que trajese su camino por el Puerto de Santa María á Matagorda, en el Trocadero, la concesion á la ciudad de Cádiz para empalmar en la línea general *fué hecha por la Asamblea anteriormente á la concesion que se referia á Jerez.* Preciso es que no se pierda de vista este estremo: lo que á Cádiz concedieron las Córtes en uso de su indisputable soberanía, fué el empalme en la línea general: la línea general *ecsistente de una manera legal entónces, al votarse nuestra concesion*, no era otra que la de Jerez á Sevilla: luego el acuerdo de las Córtes, que tan pomposamente se invoca por los adversarios de Cádiz, viene á tierra como un castillo de naipes, por el soplo de esa legalidad que tan severamente se quiere invocar contra nosotros. Hay mas todavia, y en verdad muy terminante, sin salir de la cuestion de *derecho.* Confiado el pueblo de Cádiz en la concesion que le hicieron las Córtes, se preparó á obrar dentro de ella, acordando pedir al gobierno la autorizacion oportuna para aplicar á la construccion de su camino de hierro el ochenta por ciento de los bienes de propios, al tenor de lo dispuesto para tales casos por la ley general de desamortizacion. Al ministerio de hacienda era al que correspondia segun dicha ley, aprobar el acuerdo del municipio gaditano; y en la Real órden espedida por dicha Secretaria el 30 de Octubre del año pasado, dice el ministro, que «habiendo solicitado dicha corporacion se aplicase el ochenta por ciento para llevar á cabo las obras del ferro-carril que desde aquella ciudad (la de Cádiz) debe empalmar con la línea de *Jerez á Sevilla*, considerando S. M. los beneficios que de tener efecto esta obra iban á seguirse á nuestra poblacion y *al pais en general* y teniendo en cuenta *la unánime conformidad manifestada sobre el particular por los ministros de FOMENTO y de gobernacion* y por la direccion de hacienda para que *desde luego* fuese atendida la peticion del municipio gaditano, se habia dignado autorizar á la corporacion referida para la aplicacion del ochenta por ciento de sus propios en el objeto especificado.»

Digan ahora los hombres imparciales, digan los que no estén cegados por la pasion, si no causa lástima el oir asegurar con engreimiento que nuestra cuestion está perdida en el terreno del derecho, siendo así que tan claramente nos favorecen las mismas leyes que contra nosotros se invocan. Tenemos por un lado el acuerdo de la Asamblea, concediéndonos empalmar en la línea general, la cual, el dia en que dicha concesion se hizo, no era otra que la de Jerez á Sevilla: tenemos tambien el acuerdo de los ministerios de fomento, gobernacion y hacienda autorizando la aplicacion del ochenta por ciento de los propios para el camino que saliendo de nuestros muelles debia empalmar en la línea de *Jerez á Sevilla.* ¿Cuáles son las razones *legales* con que se combate esta concesion *tan legal*? La de que en el mismo dia que S. M. sancionó la concesion que nos hizo la Asamblea, se sancionó tambien la concesion hecha *posteriormente*

para que Jerez pudiese traer su camino por el Puerto de Santa María al Trocadero, declarando hasta dicho punto la línea general: de manera, que esta concluia *en Jerez* el dia que se otorgó á Cádiz su concesion: y porque *despues* fué declarado línea general el camino hasta el Trocadero, se quiere que la autorizacion *primitiva* dada á favor de Cádiz, tenga efecto retroactivo y se amolde y sujete á la autorizacion *posterior* en que el privilegio de línea general, corrió desde Jerez, donde concluia el dia de nuestra concesion, hasta el Trocadero, donde concluyó despues de concedido nuestro trayecto. ¿Y pueden tener las leyes efecto retroactivo? ¿Puede nadie invocar contra Cádiz la concesion posterior de Jerez, contra lo que se nos concedió ayer lo concedido á otros hoy, contra nuestro derecho de *antes*, el derecho de *despues*, contra un acuerdo de autorizacion solemne, otro acuerdo tomado posteriormente? ¿Puede desentenderse ningun hombre imparcial de la confirmacion *unánime* de tres ministerios y una direccion en virtud de cuyos informes compactos, S. M. nos autorizó á gastar nuestros propios en el camino que nos llevase á la línea de *Jerez á Sevilla?*

Aquí está ya puesta en relieve esa decantada fuerza legal de los opositores de Cádiz: aquí está ese *bú* de los *derechos adquiridos* con el que se quiere asustar á los que no piensan, pero con el que solo se hace reir á los que se paren á meditar un momento. Si hay derechos adquiridos y respetables, son los que á Cádiz conceden las leyes, y los cuales he marcado citando las mismas palabras de la autorizacion dada por la Asamblea, y la Real órden confirmatoria de la disposicion referida.

Nada sirve contra tan legal argumento, el sofisma de que se han valido algunos pocos, que viendo la cuestion perdida en este terreno, van á buscar los soñados derechos adquiridos en épocas muy anteriores, y fundan la justicia de oposicion de la empresa jerezana, en que fué esta reconocida por la concesion que se hizo á Sanchez de Mendoza. En primer lugar, si se vá en busca de fechas antiguas, diré yó que cuando se empezaron las obras del camino ecsistente hoy, no se concedieron á la empresa constructora ningunos privilegios, ni ella pidió ni obtuvo ninguna garantia de que su trayecto habia de ser considerado como línea general, y no así como se quiera, sino la cabeza de la gran línea general que ha de atravesar la Europa de Norte á Sur. La sociedad particular que acometió las obras lo hizo con las modestas aspiraciones de llevar á cabo un camino vecinal que facilitando la comunicacion activa y diaria entre Jerez y el Puerto, sirviese para la cómoda esportacion de los vinos de la primer ciudad. Y aquí me toca disculpar al ingeniero constructor de los cargos que se le hacen por la opinion pública al considerar los defectos de la via: ¿qué habia de hacer el ingeniero si la obra que se le encargaba la consideró como un camino vecinal y nada mas? ¿qué estraño es que la dirigiera fuera de todas las condiciones convenientes y necesarias para línea general, si nadie soñó que nunca pudiera serlo? Hizo un camino de localidad, que es lo que se le encargó; y con mayores ó me-

nores defectos, sus planos y sus cálculos han sido para llenar esa necesidad de un pueblo, no para llenar las ecsigencias del tráfico general. Por otra parte: supongamos que la empresa particular de Jerez hubiese acometido la construccion de su pequeño trayecto bajo las garantias mas terminantes (que no ha tenido ninguna) de que habia de ser considerada como línea general: sus *derechos adquiridos* habrian venido por tierra el dia en que por efecto de la revolucion política de Julio, caducaron y vinieron por tierra tambien todas las concesiones de caminos de hierro. ¿No tuvo la Asamblea la facultad de anular la empresa y concesion Sanchez de Mendoza, con su trazado y con todas sus consecuencias? Pues igual derecho tuvo para con la empresa jerezana. Fueron llamados á juicio ante el gran jurado legal concesionarios y concesiones: fueron borrados y anulados los *derechos adquiridos*: y aunque la empresa de Jerez hubiese tenido algunos, que no los tenia en cuanto al trazado de la línea general, quedó sin ellos, y sujeta, como todas las empresas de España, á las nuevas decisiones de la Asamblea constituyente. Entonces fué cuando esta en uso de sus facultades, declaró *línea general* la de Jerez á Sevilla: inmediatamente despues, segun se prueba con el *Diario de las Sesiones* en la mano y con las actas del Congreso, declaró la concesion á Cádiz para empalmar en la línea general reconocida, es decir, en la de Jerez á Sevilla: y ya consumados estos dos *hechos*, ya formados estos dos *acuerdos*, ya reconocidos y dados por la Asamblea soberana estos *dos derechos*, fué cuando se concedió á la empresa de Jerez el que su trayecto fuese considerado como línea general.

¿Y los intereses creados á la sombra de la ley en estos últimos meses? esclaman los patronos de la empresa particular de Jerez. ¿Cómo han de desentenderse ni la Asamblea ni el gobierno, de la proteccion *legal* que deben dar á esos capitales invertidos en virtud de la declaracion de línea general hecha en favor del Trocadero?.... ¡Vana declamacion, *inicua mentira* con que se ha tratado de sorprender el ánimo de algunos personages! En primer lugar, si el *derecho* no ecsiste sino en favor de Cádiz, segun dejo demostrado ámpliamente, las personas que hayan entrado en ese negocio lo habrán hecho por su propia cuenta, sin tener justicia alguna para invocar derechos adquiridos que no ecsisten. Pero aparte de esta reflecsion, hay otra mucho mas poderosa, incontestable, imposible de destruir. La empresa particular del camino de Jerez estaba *obligada* desde la fundacion de la sociedad á hacer el camino hasta el Trocadero; y tanto es así, que la empresa se titula *«del Ferro-carril de Jerez al Trocadero»* y que sus obras hasta el Puerto de Santa María, solo constituyen la *primera seccion* de su camino: los planos, hechos hace muchos años, los presupuestos de igual fecha, los cálculos, los acopios, todo se hizo para lo que estaba *comprometida legalmente la empresa*, para hacer la via hasta el Trocadero: de modo, que si la revolucion de Julio no hubiese venido, y si no se hubiese declarado línea general despues de la de Sevilla la de Jerez, no por eso la empresa habria dejado de construir *forzosamente* el

camino hasta el Trocadero, porque á ello estaba *legalmente comprometida y obligada*, y porque esta obligacion era del todo agena á la cuestion que despues se ha promovido. ¿Qué intereses, por tanto, son esos que se dice se han creado *á la sombra de la proteccion legal*? Ningunos: porque con proteccion ó sin ella, la empresa tenia que hacer á la fuerza, lo mismo que hoy está haciendo. Si por efecto de la fabulosa proteccion que esa especulacion particular ha encontrado en ciertas regiones, se le hizo el *regalo* de declarar su trayecto comprendido en la línea general, ese obsequio que debe á la espléndida generosidad y al protector cariño con que ha sido tratada, no le dá derecho ninguno á oponerse al camino de Cádiz, propalando la *inicua mentira* de los intereses creados á la sombra de la ley.

Pero no puede resistirse con paciencia esa invocacion constante de la legalidad, en favor de intereses contra los cuales clama la legalidad misma. A la manera que los hipócritas son los que mas hablan de todas las virtudes, por lo mismo que son los que menos las practican, así los apasionados patronos de la empresa particular de Jerez hablan mucho de la ley, por lo mismo que la ley tiene mucho de que quejarse en el particular. En la famosa memoria presentada á S. M. en consejo de ministros por el escelentísimo señor don Claudio Moyano en 27 de Julio de 1853, siendo ministro de fomento, decia aquel honrado y distinguido hombre público que «*habia transcurrido un año desde que se previno á la empresa de Jerez al Trocadero que otorgase una nueva escritura de constitucion de la Sociedad, introduciendo en su reglamento numerosas modificaciones que se le espresaron detalladamente, lo cual hacia sospechar que á la sombra de la autorizacion provisional que le fué concedida, habia descuidado el cumplimiento de aquellas disposiciones.*» Y podrá decirse, sin asombro de cuantos lo oigan, que han pasado tres años mas, y contra la ley y contra los reglamentos esa empresa no se ha constituido aun en sociedad, encontrándose hoy en el mismo vicioso estado que en la época en que hizo aquel espuesto á S. M. el entonces ministro de fomento? ¿Podrá creerse, que los mismos altos funcionarios que invocan en favor de esa especulacion particular una legalidad quimérica, han permitido y tolerado que las cosas continuen en el mismo estado de abuso de hace tres años, estado contra el que tanto se ha clamado en nombre de la moralidad, y que fué una de las causas poderosas de la revolucion de Julio? ¿Podrá imaginarse nadie, que despues de tanta deferencia injustificable, de tanto olvido de las leyes por parte de una empresa que verdaderamente está fuera de la ley, se le ha concedido construir provisionalmente dos grandes puentes de madera, debiendo ser de piedra y hierro segun los planos, comprometiéndose así la seguridad de ese trayecto que se quiere que sea línea general, teniendo que suspender la esplotacion de esta el dia que empiecen á hacerse las obras de piedra, y sacrificando á los pobres accionistas, que tendrán que pagar ahora los puentes provisionales y mas tarde los puentes definitivos, cuando, como dijo oportunamente el periódico *Las Novedades* en 17 de Abril, sin que

nadie lo haya contradicho, porque la verdad no sufre contradiccion, «el «estado de la empresa es tal, que de resultas de haber costado las obras «*mas del doble* de lo que calculó en sus presupuestos el ingeniero, se «encuentra con una deuda de seis millones, cuyos intereses se capitalizan «cada tres meses, acrecentando asi prodigiosamente y en una terrible pro- «gresion el capital?»

Pues esta es la *situacion legal* de la empresa particular del camino de Jerez: estos son los soñados intereses, creados á la sombra de un no menos soñado privilegio: esta es la perspectiva del asunto en su parte jurídico-administrativa: estos son los cacareados deberes de proteccion que se invocan contra la primer ciudad mercantil de España y contra las cuatro quintas partes de su provincia. Dígame ahora el lector, dígame toda persona que no tenga empeño en reñir con la lógica y con el sentido comun, dónde estan *los derechos adquiridos* de la empresa particular de Jerez: dígame todo el mundo si ateniéndonos á la cuestion estrictamente legal, es posible abrigar la menor duda sobre la legalidad y el derecho claros como el Sol, que asisten á la ciudad de Cádiz para pedir que se le permita hacer á su costa un camino que empalme en Jerez con la línea general. Pero suponiendo que así no fuera, porque quiero ir hasta las hipótesis absurdas para no dejar á los adversarios la mas insignificante trinchera donde refugiarse, suponiendo que tuviera razon el escelentísimo señor ministro de fomento, cuando dijo en la reunion tenida en Madrid con los señores alcaldes, comisionados y diputados, de que aun cuando Cádiz tuviese justicia en sus argumentos, hubieran estado en su lugar las aclaraciones cuando se promulgaron las leyes que quedan ecsaminadas y no cuando han trascurrido algunos meses de estar rigiendo; suponiendo que las dudas pudiesen ecsistir y que las aclaraciones fuesen necesarias, yo repetiré las palabras que en aquella noche pronunció uno de los primeros jurisconsultos de España, gran estadista y orador, el escelentísimo señor don Antonio de los Rios y Rosas: «Aunque así fuese, ¿se deberia sacrificar la con- «veniencia del pais y la vida de un gran pueblo al mantenimiento de una «omision ó de una torpeza cometida? ¿Se deberá dejar que continúe el error «legal, aumentando cada dia todas sus consecuencias? ¿Qué dirá la poste- «ridad de un ministro, de una época ó de un gobierno que por negligencia «ó poca premeditacion dejasen consumar el error, teniendo la conviccion «del error mismo?» Dicen que el mas completo silencio fué la respuesta única que encontró el señor Rios Rosas: yo lo creo, porque hay argumentos que no tienen réplica posible.

Demostrado ya que en el terreno legal, que es en el que se encuentran mas seguros y engreidos los adversarios de Cádiz, toda la razon está de parte de nuestro pueblo, y que si hay *derechos adquiridos*, quien únicamente puede invocarlos en su favor es el vecindario gaditano, paso á ocuparme de argumentos de otra naturaleza, en los que mas fácil y victoriosamente todavia, resplandece nuestra justicia y se evidencia la sinrazon de nuestros opositores.

Cual si de alguien hubieran recibido la mision de velar por los intereses generales de España, salen á la palestra los patronos de los intereses privados de la empresa particular de Jerez, é invocan el nombre y la conveniencia del pais, abrigándose tras ellos como en una fortaleza inespugnable. Segun estos abogados de todo el pueblo español, la gran ventaja del Trocadero sobre Cádiz, es la economía de tiempo y de dinero que ha de encontrar el pasage, de quedar únicamente como línea general la que hoy ecsiste, á venir el camino directamente á esta ciudad desde Jerez, pasando por detrás de Puerto Real y tocando en San Fernando. A su tiempo me haré cargo de esa soñada economía de tiempo y de dinero con que á primera vista parece fácil seducir, pero que no resiste al argumento poderoso de los números: por ahora voy á limitarme á rebatir la equivocada idea de que solo la diferencia de algunos minutos de ventaja es lo que debe tenerse en cuenta en el trazado de las líneas de ferro-carril. El primer objeto que estas deben tener, *es la union entre sí de los grandes centros productores y mercantiles en combinacion con la economía posible de distancia y de costos de esplotacion.* Tales son las palabras del famoso ingeniero belga Yezinkg, de esa poderosa inteligencia de los caminos de hierro, ante la cual doblan hoy la frente todos los ingenieros de Europa. Otra notabilidad de la época presente, el inmortal autor del ferro carril colgante *Britannia*, obra que se tiene por la octava maravilla del mundo, decia en el *Times* al esplicar el ante-proyecto de su colosal pensamiento, que *lo que se gasta para unir poblaciones importantes cuyo movimiento mercantil es relativo, no es gasto, sino ventajosa especulacion.* He citado estos dos testimonios respetables, para demostrar que en el mundo de los ferro-carriles es hoy un acsioma que en los trazados, antes que los gastos y la distancia, debe considerarse el número de poblaciones de primer órden que se abrazan. ¿Qué seria de la mayor parte de las ciudades importantes y productoras de España, si la idea de ahorrar diez ó veinte kilómetros fuese la que hubiera de servir de regla en el trazado de las líneas? Una gran parte de ellas quedaria fuera del trazado y escluidas de ese medio activo de comunicacion. Los ferro-carriles no son una obra de lujo, inventada solo para entretener muchos brazos mientras se construyen, ó dejar un recuerdo de poder á las edades futuras: son obras de utilidad y necesidad, de un carácter permanente en sus resultados: son las arterias del cuerpo social, tanto mas perfectas, tanto mas útiles, tanto mas en armonía con su objeto, cuanto llevan la vida con mayor facilidad á las partes mas nobles por sus funciones, á aquellas sin las cuales el cuerpo no podria vivir. ¿Y quién puede dudar de la importancia comercial de Cádiz, puerto célebre en el mundo, colocado entre el Mediterráneo y entre el Occéano, lindando con el Africa, en donde la civilizacion francesa está abriendo hoy un nuevo mundo á la Europa, y recibiendo todavia enme-

dio de su postracion las primicias del comercio de América y Asia? ¿Qué otro puerto posee España en el Occéano, que pueda, no dirémos sobrepujar, sino rivalizar siquiera en importancia y en posicion con el nuestro? ¿Será por ventura el Trocadero, esa coleccion de media docena de almacenes ruinosos, ese punto completamente deshabitado, esa playa árida y cenagosa donde á despecho de la naturaleza, de la ciencia, del comercio y del sentido comun, se quiere colocar la cabeza de la gran línea Europea? ¿Se ha hecho en España un proyecto de ferro-carriles en el que no se haya declarado que la primera de las líneas españolas es la de *Cádiz á Irun*? ¿Habia ocurrido à ningun ministro, á ningun ingeniero, á ningun proyectista, que Cádiz debia quedar arrinconado, para que el Trocadero, arrabal desconocido en la geografía, fuese el término de la gran faja de hierro que ha de atravesar nuestro pais de Norte á Mediodia? ¿Seria nunca razon bastante para tan gran despropósito el que desde Madrid á Cádiz se tardasen cuatro ó seis minutos mas y fuese preciso construir diez ó quince kilómetros? ¿No reflecsionan los que tan sin razon arguyen, que no es solo á Cádiz y á su provincia á los que van á causar un perjuicio inmenso, sino que se lo van á hacer incalculable á la nacion española entera? ¿Tan miopes son, tan cegados por la pasion están, que no han reflecsionado que Portugal acecha la ocasion de robar á España una gran parte de su movimiento mercantil, que Lisboa camina sorda y lentamente á nuestra frontera, que dentro de algunos años estará en comunicacion con Madrid y con Europa, y que el único puerto español del Occéano que puede hacer frente con ventaja á esta competencia temible, es la ciudad de Cádiz? ¿No merece la pena de pensar bien la cuestion la idea de los cuantiosos productos de la Aduana de esta ciudad, productos que se duplicarian si Cádiz fuese la cabeza de la línea europea con buenas condiciones de competencia, productos que nos quitará Lisboa el dia en que ésta no tenga en el Occéano otro rival que el pantanoso desierto del Trocadero?

Ante estas reflecsiones, que no son ya de interés local ni provincial, sino español, poco podria valer el argumento de ahorrarse seis ú ocho minutos de viage y algunos kilómetros de construccion, para que el Trocadero fuese preferido á esta gran ciudad comercial.

Pero separándome de estas razones, que por cierto son de un valor que nadie puede desconocer, voy á llevar la cuestion al terreno favorito de los adversarios de Cádiz, y á probar con números y con cálculos matemáticos, que aun mirada la controversia bajo el punto de vista del tiempo y la distancia, y midiendo esta causa por minutos y maravedises, fallarán en favor de Cádiz todos los españoles desapasionados.

Segun el plano presentado, producto de los estudios que mandó hacer el señor Guilloto, ó sea el ayuntamiento, hay una distancia de cuarenta y tres kilómetros entre el muelle de Cádiz y las tapias de Jerez. Esta distancia puede quedar fácilmente reducida á menos de cuarenta kilómetros, acortando la gran curva que empieza á la salida de San Fernando, y dirigiéndose lo mas rectamente posible á la Carraca, no habiéndose trazado

en el plano esta direccion, porque la premura con que se hizo el estudio y la estacion del año en que se verificó, no permitian el minucioso ecsámen de los caños y cortes de dos ó tres salinas por donde el camino debe pasar para quitarle esa curva. Pero prescindamos hasta cierto punto de esto, y no admitamos mas reduccion que la de un kilómetro en toda la línea, quedando por lo tanto una distancia de cuarenta y dos kilómetros, desde el muelle de Cádiz hasta la poblacion de Jerez. Desde esta ciudad á la del Puerto de Santa Maria, por el ferro-carril de la empresa de Jerez, hay una distancia de diez y seis kilómetros; y desde el Puerto hasta el Trocadero, que es la seccion que hoy se está construyendo con puentes provisionales de madera, doce: total distancia del camino actual, solo hasta la playa, veinte y ocho kilómetros.

Supongamos ahora que para recorrer un kilómetro se emplea un minuto y un cuarto, segun lo que hoy estamos observando en dicho camino, y tendremos que *se deben* (1) emplear veinte minutos de Jerez al Puerto, y en igual proporcion quince minutos desde el Puerto al Trocadero: total de tiempo en el ferro-carril de la empresa particular, solo para llegar al Trocadero, treinta y cinco minutos. Para venir desde el Trocadero hasta Càdiz en el vapor, y atravesar unos doce kilómetros de mar, con lo que se necesita para que el pasage baje de los trenes y tome el vapor, el tiempo que la máquina del barco tarde en dar á este todo el arranque necesario, lo que se pierda en atracar y amarrar el vapor al muelle, se han de invertir veinte y cinco minutos *cuando menos*.

Este cálculo es pràctico; porque en seis ú ocho viajes á Puerto-Real en el vapor *Infanta*, el mas ligero sin disputa de cuantos hay en la bahia de Cádiz, he tomado con otras muchas personas el instante fijo de la arrancada del muelle, y la vez que menos, hemos tardado en colocarnos frente al Trocadero, es decir, á muchas brazas *menos* que las que hay hasta dicho punto, veinte y cinco, veinte y seis y veinte y ocho minutos con viento y marea favorables, y treinta y cuatro y hasta cuarenta con marea contraria y con levante.

Vamos ahora al camino de hierro de Cádiz yendo por San Fernando á empalmar á Jerez. Hemos dicho que desde nuestro muelle hasta las tapias de aquella ciudad, segun el plano presentado, tendrá el camino cuarenta y dos kilómetros; y suponiendo que se hiciese la construccion con todos los defectos que tiene el de Jerez al Puerto, y que solo pudiésemos andar lo que en éste, es decir, un kilómetro por minuto y cuarto, correriamos el trayecto en cincuenta y dos minutos y medio, lo cual dá en favor del camino de Cádiz con el empalme en Jerez, una economía *cuando menos de siete minutos y medio* ó sea *la octava parte integra* del total de la travesia.

Es indispensable añadir á esta ventaja material é integrante, la de

(1) Hemos puesto *se deben*, porque hoy, gracias á los mil defectos del camino, se suelen invertir veinte y cinco y mas minutos en los 16 kilómetros que hay en esplotacion, sin contar las ocasiones en que los trenes se han atascado enmedio del camino y hay que invertir dos ó tres horas.

mayor comodidad del pasage y seguridad de las mercancías, la de evitar los trasbordos de los trenes á los vapores, la de evitarse la navegacion de las dos leguas de mar, que en los dias de levantes y nordestes, es tan incómoda como la del Puerto de Santa María, la mayor perfeccion con que puede construirse la línea gaditana, lo cual permitirá hacer la travesía con mucha mayor brevedad que la que dejamos calculada, y otras ventajas de diversos géneros que no se ocultarán á las personas que tienen conocimiento de las localidades que dejamos nombradas.

Descartados ya de la cuestion *de tiempo*, en la que los enemigos de Cádiz salen tan mal parados como en todas las demás, entremos ahora de lleno en la de gastos para el pasagero y para la mercancía, y con números hemos de probar tambien que entre ambas líneas, la gaditana es por todos conceptos la preferible.

Muy bien podriamos partir, para apreciar los gastos, de los precios que han servido de regla hasta ahora en la empresa del Trocadero. Hoy cuesta el viage desde Jerez al Puerto ocho reales en primera clase: y si por diez y seis kilómetros se ecsige la espresada cantidad, claro es que por los doce kilómetros que restan desde el Puerto al Trocadero, que son las tres cuartas partes, se ecsigirán tambien las tres cuartas partes del precio de la primera seccion ó sean seis reales: de manera, que por la tarifa que hasta ahora ha regido en ese camino vecinal, el viage de Jerez al Trocadero, costará catorce reales; y cuatro del vapor desde el Trocadero á Cádiz, lo que forma un total de diez y ocho reales. Esto es lo que tiene derecho á ecsigir la empresa de Jerez por su via, mitad de hierro, mitad marítima, y esto es lo que hasta ahora ha ecsigido en la seccion que tiene en esplotacion. Pero supongamos que desde el momento que tuviese competencia, que es lo que no se quiere que haya de ningun modo, modificase dicha empresa sus tarifas con arreglo á las que rijan en la línea de Sevilla á Jerez, que serian las mismas para el ferro-carril verdadero de Jerez á Cádiz. El resultado efectivo es el siguiente:

Los 28 kilómetros de Jerez al Puerto de Santa María y al Trocadero, á razon de 40 céntimos de real por kilómetro en primera clase. . . . . Rs. vn.	11-20
Viage del vapor desde el Trocadero hasta el muelle de Cádiz, en primera cámara.	4
Total Rs. vn.	15-20
Los 42 kilómetros de Cádiz á Jerez al mismo precio de 40 céntimos de real en primera clase . . . . Rs. vn.	16-80

Diferencia en el precio ó costo entre la línea de Cádiz y la línea terrestre-marítima de Jerez en primera clase, un real y sesenta céntimos.

Veamos ahora los precios de la segunda clase.

Los 28 kilómetros de la línea al Trocadero, á 30 céntimos kilómetro. . . . . Rs. vn.	8-40

Vapor en popa, que es la clase que corresponde á los viageros de segunda. . . . . Rs. vn. 4

Total Rs. vn. 12-40

Los 42 kilómetros de la línea directa de Jerez á Cádiz á 30 céntimos. 12-60

Diferencia en el precio entre la línea directa de Cádiz y la terrestre-marítima de Jerez para los viageros de segunda clase, veinte céntimos.

Veamos ahora los precios de la tercera clase que es la mas numerosa y la que mas se tiene en cuenta en todas las líneas de los caminos de hierro.

Los 28 kilómetros de la línea de Jerez por el Puerto al Trocadero á 18 céntimos por kilómetro . . . . . . Rs. vn. 5—4

Pasage del vapor en proa desde el Trocadero á Cádiz. 3

Total Rs. vn. 8—4

Los 42 kilómetros de la línea directa de Jerez á Cádiz á 18 céntimos kilómetro. . . . . Rs. vn. 7-56

Diferencia en el precio entre la línea directa de Cádiz y la terrestre-marítima de Jerez para las clases pobres, cuarenta y ocho céntimos.

Reasumiendo los datos anteriores, tenemos que en la cuestion de tiempo hay á favor de la línea directa desde el muelle de Cádiz á Jerez el ahorro *cuando menos* de siete minutos y medio de viage, ó sea la octava parte íntegra del total de la travesía: tendremos tambien un verdadero camino de hierro, en el cual el pasagero toma un coche en Jerez, sin tener que moverse de su asiento para nada, hasta que se baja ya en la estacion de Cádiz y viceversa: tenemos que se evitan las molestias de trasladar pasageros y equipages desde los trenes á los vapores, ya con el sol abrasador de estío, ya con las lluvias del invierno: tenemos la importantísima ventaja de que en el camino directo de Cádiz á Jerez se evitan los inconvenientes de un viaje por mar, que no deja de ser muy molesto en los dias de levante fuerte y con los vientos del Noroeste: tenemos en fin, que todo el costo que tendrá la línea directa sobre la terrestre-marítima, será real y medio en el total de la línea para los viajeros de primera, un quinto de real para los de segunda, y un beneficio de medio real para los de tercera, que es la clase mas numerosa y la mas necesitada de consideracion. Tales son, con toda verdad y esactitud, las condiciones de ambas líneas para el pasage en la cuestion del tiempo y en la del precio.

Voy á entrar ahora en la cuestion de las mercancias. Supongamos que en la playa del Trocadero puedan hacerse tan buenos muelles, dársenas y almacenes como en Cádiz, y que frente á nuestro puerto, se levanta con la proteccion apasionada que se dispensase á la empresa particular de Jerez, una nueva ciudad floreciente. Las mercancias que vinie-

sen á Cádiz, ó que desde Cádiz fuesen directamente al interior, tendrán un pequeño recargo de nueve reales cada mil kilógramos ó sean 22¼ quintales, en las mercancias de primera clase, unos siete reales y medio igual cantidad de quintales en las de segunda y unos siete reales en las de tercera. Estas diferencias se duplicarian desde que se obligase á Cádiz á empalmar en Puerto Real, porque entonces la línea en lugar de tener una estension de 40 á 42 kilómetros, tendria de 54 á 56: y por consiguiente, si la diferencia por la línea recta es solo de 14 kilómetros, empalmando en Puerto Real seria de 28 ó de 30. Ruego encarecidamente á los gaditanos que fijen mucho su atencion en este cálculo, para que si algunos de ellos, llevados de la natural impaciencia de ver empezadas las obras, hubiesen pensado en transigir, contentándose con ir á Puerto Real, desechen esa idea, como completamente ruinosa para nuestro comercio.

Siguiendo ahora la polémica con los naturales adversarios de Cádiz, que no son otros que los patrocinadores del negocio particular de la empresa jerezana, les haremos una reflecsion. Si el Ayuntamiento, Junta de comercio, sociedad económica y demás corporaciones de Jerez se han alborotado tanto con el proyecto presentado por el diputado señor Gonzalez de la Vega, proyecto que por mi parte no trato ahora de apoyar ni de combatir, si ponen el grito en las nubes porque á sus supuestas treinta mil botas de vino, (muchas de las cuales seguirán embarcándose en el Portal y en el Puerto, como ahora mismo sucede) se les recargaria, una vez aprobado el proyecto referido, con los 28 kilómetros mas hasta Cádiz, ¿en qué razon de justicia se fundan los defensores del monopolio de la empresa jerezana y las corporaciones referidas, para pretender que se recargue del mismo modo en catorce kilómetros el inmensísimo tráfico de Cádiz, cuyo comercio sufriria entonces el recargo en pura pérdida, no de veinte ó veinte y cuatro mil duros, sino de cientos de miles de duros en cada año? Sea igual la ley para todos: sea para todos la misma la proteccion. El pueblo de Cádiz ni desea ni pretende perjudicar á nadie; lo que no quiere es que se cree un monopolio injustificable en contra suya. Importe y esporte la empresa de Jerez por el Trocadero cuanto á bien tenga: pero déjese á Cádiz importar y esportar tambien sin hacerlo tributario de un camino vecinal: permítasele construir el suyo para buscar en Jerez la línea general, y déjese á su inmenso tráfico, que sube á muchos millones cada año, lo que se concede á las treinta mil botas de Jerez.

No concluiré esta parte de mis reflecsiones sin salir al encuentro de un argumento usado ya en la polémica por los adversarios, y que volverian á reproducir al leer esta parte de mis reflecsiones. He dicho antes, para demostrar que nada valdria, aun en el caso de ser cierta, la consideracion de ahorrar algunos minutos ó maravedises en la línea, siempre que este ahorro aislase una poblacion de la importancia de Cádiz, he dicho antes, repito, que la gran cuestion de los ferro-carriles y de su trazado, no consiste en dos kilómetros mas ó menos, ni en algunos céntimos de aumento ó disminucion, sino en procurar la union de los grandes cen-

tros productores; y podrian salir diciendo los contrarios que esa misma doctrina es la que ellos observan y desatendemos nosotros, porque ellos han buscado al Puerto de Santa Maria, mientras nosotros nos alejamos de él, y desde el Puente Zuazo salimos ya directamente en busca de Jerez. En primer lugar, y sin que esto lastime á la noble ciudad del Puerto, que por cierto ha sido tratada siempre con egoista desden por la empresa de Jerez, no cabe comparacion posible entre la importancia y tráfico mercantil del Puerto y de Cádiz; y por consiguiente, en el estado en que hoy se halla la cuestion, Cádiz debe buscar el empalme en la línea general, en el punto mas directo, en el primer centro productor que se encuentra en dicha línea, y ese punto es Jerez. En segundo lugar, aparte de la comunicacion marítima que el Puerto tiene, se servirá de la línea del Trocadero, puesto que pasa por sus muros el camino de hierro de la empresa Jerezana. ¿Son iguales las circunstancias de nuestra poblacion? De ninguna manera: del Puerto al Trocadero hay una distancia de doce kilómetros únicamente, mientras que de Cádiz al Trocadero hay de veinte y seis á veinte y ocho, es decir mas del doble: el Trocadero es una especie de arrabal para el Puerto, mientras que para Cádiz está situado á cinco leguas, en la costa opuesta de la bahía. Véase como las circunstancias son diversas entre ambas poblaciones, lo mismo por su riqueza y su comercio, que por la distancia á que están del Trocadero.

Me he hecho cargo ya detenidamente de la cuestion de precio y de tiempo y he demostrado que la travesia por el ferro-carril que Cádiz quiere construir, es la octava parte mas corta en tiempo que por la via terrestre-marítima de la empresa jerezana. He probado tambien que en la cuestion de precios, hay una subida insignificante en el pasage de las personas acomodadas, y un beneficio no pequeño en el de las clases pobres, que son las mas numerosas, lo cual resuelve tambien la cuestion del precio en favor del trazado directo á Jerez. Queda igualmente consignado que nuestra línea no perjudica á ningun pueblo de la provincia, mientras que la obligacion de ir Cádiz á empalmar al Trocadero, seria la completa ruina de su comercio. Paso ya á otras varias reflecsiones, y á ir refutando diversos argumentos que han presentado, despues de los que quedan ecsaminados, los patrocinadores de la empresa particular del Trocadero.

¿Tendrá sufrimiento el lector para escuchar el argumento que voy á comunicarles?..... Pues es indispensable que fije bien en él su consideracion, porque no ha salido de la empresa particular jerezana, sino de los autorizados lábios de una persona con carácter oficial en la cuestion. Segun opina esta persona, una de las razones mas poderosas que hay para negar á Càdiz su justísima peticion, es que *la empresa particular del Trocadero tiene derecho al monopolio del final de la linea andaluza* y por

consiguiente de la gran línea europea. ¿Es posible oir esto tranquilamente? ¿Es posible que hasta ese estremo se quiera llevar la proteccion à un camino vecinal, construido para la esportacion de los vinos únicamente, sin ninguna de las condiciones de línea general, prohibiendo á Cádiz que empalme en Jerez, segun se le concedió por la Asamblea, ante cuyo fallo soberano deberian haber doblado la frente ciertas altas oposiciones? Asombro causa el oir tales cosas, y á riesgo de incurrir en repeticiones es preciso rebatir tan equivocada idea, que vendria á constituir un privilegio monstruoso, enteramente contrario á los derechos dados por la ley. La Asamblea va á dar su fallo inapelable dentro de pocos dias y tendrà muy presente, ya que lo ha olvidado quien mas deberia recordarlo y saberlo, que la línea vecinal de Jerez al Puerto, que hoy se está prolongando hasta el Trocadero, no en virtud de ninguna concesion moderna, sino por la obligacion en que estaba la Sociedad anónima desde que empezó sus trabajos hace seis años, es una línea construida en interes particular, en provecho esclusivamente propio, sin temor á ninguna competencia, sin condiciones de línea general, y sin ninguna ley ni disposicion que pueda justificar ese monopolio que hoy se pretende. Por el contrario, segun dejo demostrado al ocuparme de la cuestion legal, la Asamblea concedió á Cadiz el poder empalmar en la línea general, que era la de Jerez á Sevilla, *antes* que se hiciese igual declaracion en favor del Trocadero. ¿Y se pretende que los propietarios de este trayecto vecinal tienen *derechos al monopolio* de la cabeza de la primer línea de Europa? Seria hacer una ofensa al buen sentido del que lea, detenerme mas tiempo en la refutacion de un argumento tan sofistico.

Buscando pretestos con que favorecer à la empresa del Trocadero, se ha hablado mucho de un pretendido *paralelismo* que ecsistiría entre los trayectos de Cádiz á Jerez, y del Trocadero á dicha ciudad: pero este argumento es de los que menos fuerza tienen entre los presentados contra el derecho de Cádiz. Sobre la primera seccion de los planos no cabe cuestion, pues el camino gaditano parte en línea recta á San Fernando ó sea á Levante, mientras el del Trocadero sale rectamente para el Puerto, ó sea à Poniente, corriendo ambas líneas en direcciones *enteramente opuestas*. La segunda seccion de ambos caminos tampoco puede ser paralela: la del Trocadero arranca desde el Puerto, y la de Cádiz desde el puente Zuazo: ambas van á parar á Jerez como punto comun de empalme en la línea general, formando una especie de triángulo, con distancias casi iguales, porque lo son las que hay respectivamente entre el Puerto de Santa María, el puente de Zuazo y Jerez de la Frontera. Véase aquí esplicado ya el pretendido paralelismo de las dos líneas: véase toda la importancia que podrá darse á tal argumento. Pero aun suponiendo que estudiando aisladamente los trozos de ambos trayectos, se pudiese encontrar algun kilómetro con paralelismo científico, ¿seria esta bastante razon para negar á Cádiz sus justas pretensiones? ¿Qué ha sucedido en la línea del Mediterráneo con las secciones que parten desde Almansa á Já-

tiva y desde el mismo Almansa á Alicante? Allí se han hecho dos líneas que corren matemáticamente paralelas algunos kilómetros: allí las ha permitido el ministerio de fomento, como puede verse en los artículos tercero y cuarto del real decreto de 13 de Mayo de 1855, en el que se establecen las reglas que deben guardarse para evitar los inconvenientes del cruzamiento de ambos ferro-carriles. ¿Por qué allí tanta condescendencia, la cual léjos de ser censurable la encuentro digna de elogio? ¿Por qué allí se permite un paralelismo matemático y científico, y aquí, donde ningun género de paralelismo ecsiste, tanta tenacidad y rigorismo para negar lo que se solicita? Suponiendo por un momento que la empresa del camino vecinal del Trocadero tuviese derecho al monopolio de la cabeza de la línea española, que es cuanto puede concederse en el camino de las suposiciones, ¿no tenia tambien derechos adquiridos la empresa del ferro-carril del Mediterráneo? Y sin embargo, por atender á los intereses generales del pais, ó á los especiales de poblaciones importantes, se concedió la línea á Alicante, abonándole una importante subvencion. ¿Son acaso menos atendibles y de menor importancia los intereses de la ciudad de Cádiz, *que no pide subvencion de ninguna especie*, para que se le niegue lo que, con mucha razon sin duda, se concedió á la ciudad de Alicante? ¿No hay un paralelismo relativo que ha de establecer rivalidad entre otros muchos trayectos? ¿No competirá la línea del Norte con la de Zaragoza y esta con aquella? ¿Estorban por ventura los intereses de Cádiz, los de toda esta parte de Andalucía, los de los puertos de toda Galicia en el Occéano, para que en estos momentos se esté demostrando tan marcada predileccion por fomentar y protejer los intereses de un puerto estrangero cual es Lisboa? ¿No le alarma al señor ministro el paralelismo y la gran competencia del ferro-carril portugues, que está destinado si nos descuidamos, á absorver la mitad del comercio español, y le alarma un supuesto paralelismo en tres ó cuatro kilómetros para conservar el primer puerto de España en el Occéano? Un poco de equidad, señor ministro de fomento: un poco de consecuencia entre los actos presentes y los pasados: un poco, para la noble ciudad de Cádiz, de esa prediléccion con que se favorece á una capital estrangera. Recuérdense las palabras con que terminaba la esposicion de esta ciudad á la Asamblea en 13 de Abril prócsimo pasado. Ese argumento del paralelismo de las líneas, es el esfuerzo insigne de una ímproba tarea, es el pobre producto de una gestacion laboriosa, es un fantasma con el que se pretende ocultar la luz. El pueblo de Cádiz, que no necesita recurrir á miserables efujios para demostrar á España y al mundo entero la importancia universal de su posicion topográfica, el pueblo de Cádiz, que no pide para sí mas consideraciones que las que con otros pueblos deban tenerse, jamás admitiria disfrutar esclusivamente los beneficios que su empalme con la línea general pudiera proporcionarle, ni quiere el monopolio de esplotacion con que se trata de dotar espléndidamente á la empresa de un camino puramente local. Renunciaria desde luego á toda idea de esclusivismo, ya se funde en la anterioridad de su concesion,

ya en la caducidad de los derechos de la línea del Trocadero, dejando tranquilamente á los empresarios de ella que prosigan su terminacion, hasta que lleguen los rails á esa playa árida, inculta y cenagosa donde piensan sin duda construir otra Tiro, una nueva Corinto. Pero respétense de la misma manera los derechos que al pueblo de Cádiz corresponden, y que han reconocido, por una parte la Asamblea al decretar la concesion de su línea, y por otra el gobierno en diversas comunicaciones y documentos dirigidos á facilitar el empalme de nuestro trayecto en la línea general. El pueblo de Cádiz no quiere ni pide privilegios ó monopolios, de ninguna especie: quiere y pide justicia: quiere y pide lo que á ningun pueblo puede negarse: quiere y pide lo que la Asamblea le tiene concedido, lo que el actual ministro de fomento ha desconocido: quiere y pide construir *á sus espensas* el camino que ha de empalmar con la línea general.

Pero cuidado, dicen todavia los patronos del Trocadero, cuidado que los intereses de la ciudad de Jerez merecen tambien proteccion, y su vecindario se perjudicaria de permitir que el camino de Cádiz vaya directamente á aquella ciudad: cuidado que tambien hay en ella perjuicios que evitar é intereses que proteger!!...... ¿Pero qué perjuicios se han de seguir á Jerez de que Cádiz vaya á buscarla por un camino recto, cómodo, barato, y sin atravesar dos leguas de mar? ¿Qué mal han de esperimentar los jerezanos, la verdadera poblacion, de tener dos medios de comunicacion, uno mitad terrestre y mitad marítimo, que es el camino del Trocadero, y otro puramente terrestre y seguido, que es el de Cádiz? El primero va á parar á una playa desierta, á dos leguas de los muelles de la capital de la provincia, mientras el segundo vendrá á concluir en los mismos muelles de ésta. Son dos cosas enteramente distintas, dos caminos que salen en diversas direcciones y terminan en diferentes puntos: son dos vias que se han de esplotar por diferentes *medios mecánicos* y en *opuestos elementos*: mas claro; de Jerez á Cádiz por el Trocadero, no hay ferro-carril posible, porque las aguas del Occéano están de por medio, mientras que de Cádiz á Jerez segun los planos del Ayuntamiento, hay el verdadero ferro-carril, que permite que los pasageros tomen asiento en sus coches sin bajarse para nada ni sufrir molestia ninguna, cualquiera que sea el tiempo que haga, bien se dirijan á Jerez, Sevilla, Córdoba, Madrid ó Francia. Esto es bien claro y sencillo: por lo tanto la ciudad de Jerez, el vecindario todo, tendrá dos medios de comunicacion que elegir, tomando el que mas le acomode, segun lo requiera el término de su viage: tendrá doble número de salidas de trenes en diversas direcciones: tendrá facilidad para esportar sus vinos y sus productos por el Trocadero, si así le acomoda, ó de mandarlos por tierra á Cádiz si lo cree mas conveniente: en una palabra estará cómoda y constantemente servida en sus comunicaciones, que al reunirse en sus muros como en el centro comun de esta comarca, le han de llevar con doble facilidad pasageros, mercancías, movimiento y bienestar. ¿Son estos los perjuicios que ha de esperimentar la ciudad de Jerez? ¡Ojalá lloviesen desgracias de igual naturaleza sobre mi querida Cádiz! ¿Será

que con el nombre de los intereses jerezanos, se trate como siempre de los intereses particulares de los empresarios del camino vecinal del Trocadero? Esto ya es cuestion de un órden muy secundario para que pueda tener gran influjo al tratarse de los intereses generales del pais, porque este no es ni puede ser el curador de las especulaciones particulares, ni está en el caso de convertirse en sociedad de socorros, para fomentar cualquier especulacion que se halle en pérdida, ya sea por eventualidades desgraciadas, ya por la torpeza ó el abandono de los mismos especuladores. Pero ni aun rebajando la cuestion á este terreno de la especulacion particular, dejaré sin respuesta cualquier sofisma de esos que de una manera vergonzante se han querido hacer pasar por razones en este asunto.

Primeramente, ni aun para la empresa particular del Trocadero habrá perjuicio alguno en la construccion del camino directo; porque el objeto con que se hizo la línea actual, no fué otro, dígase lo que se quiera, que la esportacion por el Trocadero de vinos y trigos, la cual seguirá como hasta aquí, con mas el pasage y efectos del Puerto de Santa María y Sanlúcar, que aumentarán de una manera considerable los productos que hoy tiene esa especulacion. Y aquí es oportuna una reflecsion. La empresa del Trocadero y sus aliados, claman unas veces contra lo que pretende Cádiz, diciendo que la línea que trata de construir es de puro capricho, que ninguna ventaja trae al servicio público, y que es muy preferente la comunicacion terrestre-marítima que hoy se construye: pero otras veces claman contra Cádiz en diverso sentido, invocando los intereses creados que van á perjudicarse y á caer por tierra. ¡Providencial torpeza que dá el golpe de muerte á la línea vecinal del Trocadero! ¿Se teme que el trayecto directo de Cádiz con Jerez arruine el otro? Pues eso será porque se reconoce que *es mejor*, porque se presiente que el pasage y el comercio lo preferirán como *mas cómodo, mas breve, mas seguro*, *mas barato*, y en este caso, la cuestion está juzgada, porque la conveniencia del servicio público, el interés de España, no pueden sacrificarse de ningun modo à la conveniencia de una empresa particular. ¿Se cree efectivamente que lo que Cádiz pretende es una obra de capricho, sin objeto, sin ventajas, sin cálculo y sin porvenir? ¿Pues porqué tanto miedo entónces? ¿Porqué esa lucha desesperada de Titanes para combatir una sombra que no ha tomado contornos todavia? ¿Porqué no dejar que el pueblo de Cádiz se desengañe, puesto que él paga gustoso su capricho y no vá á comprometer un maravedí del Estado en esa obra? ¡Qué cúmulo de contradicciones! ¡Qué poder el de la verdad, que así pone en descubierto á los evangelistas mismos del error!... Dejémoslos revelar lo que hay de cierto en el asunto que nos ocupa; y mientras tanto, despues de repetir que ni aun para esa empresa tan mimada y favorecida hasta hoy habria perjuicios, sino por el contrario, aumentos en los no escasos beneficios que ya alcanza en cuanto á la esplotacion, voy á demostrar ligeramente que en todo caso, sus pérdidas serian hijas del desacierto de tres ó cuatro personas, que son las que desde hace años vienen manejando cuanto se refiere al camino del Tro-

cadero. No vaya á creer quien lea estas mal coordinadas pájinas, que la cuestion en que voy á entrar es estemporànea: sino que precisamente hay que tratarla para arrancar de una vez de manos de los adversarios de Cádiz el argumento favorito de los *derechos adquiridos*. Líbreme Dios de tocar ninguna cuestion personal. Dejo á un lado por tanto el despilfarro que ha habido en ese trayecto vecinal, que ha costado á estas horas casi el doble de lo que vale, y que por tanto escluye á la empresa del derecho de toda ecsigencia, y al gobierno de la obligacion de enmendar y reparar ahora á costa de Cádiz y del pais en general, disparates de que son responsables otros.

El ferro-carril actual de Jerez al Trocadero, arranca del punto llamado el *Ejido*, que tiene una elevacion de cuarenta y tres metros sobre el embarcadero del *Portal* en el rio Guadalete, cuyo enorme desnivel se ha salvado en una estension de seis kilómetros muy escasos. De aquí resulta que cuando el mácsimum del desnivel que se permite por la ley en las vias férreas es de diez milímetros, en el camino vecinal de que se trata hay una pendiente de once y medio á doce milímetros, que entorpece ahora y de seguro imposibilitará mas tarde el tráfico de la línea general. Las paradas frecuentes que están esperimentando en la actualidad trenes insignificantes de seis ú ocho carruages, la necesidad de perder en el camino media hora ó una hasta que vienen máquinas de aucsilio por los trenes atascados, no reconocen otro orígen que el que dejo señalado, el cual conocen muy bien por esperiencia propia cuantos tienen necesidad de frecuentar ese trayecto. Hay ademas en este trozo otro gravísimo defecto de construccion, cual es tener tres curvas sucesivas de menos de quinientos metros, que imposibilitarán el paso de los grandes trenes de mercancías que están llamados necesariamente á recorrer esta línea si es general. Este inconveniente se está esperimentando ya hoy, en los reducidos trenes que cruzan por dicha seccion. Si al hacerse esta concesion hubiera tenido la empresa en cuenta los intereses generales del pais y aun los especiales de la ciudad de Jerez, de seguro que esta línea hubiera partido del punto llamado el *Arroyo*, que solo tiene hasta el Guadalete un desnivel de diez y ocho metros, y habria seguido por la falda de Buena-Vista, ó sea por el Atajo, pasando inmediata á magníficas canteras que deberia haber esplotado la empresa en beneficio propio y del pais, ahorrando además solo en la primer seccion hasta el Puerto de Santa María la pequeñéz de seis kilómetros muy largos, ó sea mucho mas de la tercera parte del camino actual. El trazado que dejo indicado ha sido siempre el de la ciencia; y la prueba es que los diferentes proyectos y planos que se han levantado desde 1830 en que empezó á agitarse esta cuestion, han sido en la direccion que dejamos indicada. Pero no se hizo así, porque para desgracia de Jerez la direccion de este asunto ha sido la mas desacertada que puede darse, y de aquí los gastos enormes que se han hecho en una línea que ninguna dificultad presenta por la naturaleza, los innumerables defectos que hacen inútil para línea general y aun muy malo para línea vecinal este trayecto, la estension que tiene de una tercera parte mas de lo que debiera,

sus violentas curvas y desniveles, y la colocacion de sus estaciones, que si pueden favorecer á tres ó cuatro bodegueros del Egido, perjudican las magníficas bodegas del Arroyo, que hoy esportan por tierra en carros como hace un siglo, y al vecindario todo, que tiene que andar media legua para buscar el arrabal solitario del Egido, cuando la entrada que Jerez ha tenido siempre es el Arroyo, donde desde luego empiezan magníficas posesiones y calles principales de aquella ciudad. ¿Debería pues el gobierno, lanzar en la balanza de la cuestion una proteccion apasionada, solo para favorecer los innumerables yerros que se han cometido, de los cuales ni Jerez ni Cádiz tienen la culpa? ¿Deberia sacrificar la comodidad y buen servicio de Jerez, la ecsistencia de Cádiz y los intereses generales del pais, para atender á las ecsigencias de los que con tan poco acierto hayan sido los autores de tanto defecto, los gerentes de tan desacertada direccion? Pedir y esperar esto fuera esperar y pedir un absurdo. Siga la empresa con su camino actual, y favorézcala mucho la suerte; pero deje que el pueblo de Cádiz procure librarse de tantos inconvenientes buscando en Jerez mismo la línea general. Este es un deseo, que si está garantido por la ley, está además indicado por la naturaleza y por el instinto del bienestar. Buscad vosotros con afan la circunferencia, acudiendo atropellados al primer punto, sea el que sea, donde encontrais el mar: pero dejadnos á nosotros, que estamos en la circunferencia, buscar el centro, acudiendo à encontrarlo lo mas rectamente posible en Jerez.

Mas no es esto todo: deséchense cuantos argumentos llevo presentados hasta ahora respecto de la empresa particular de Jerez: admítase que en efecto ha hecho el camino entero, desde el primer golpe de hazada que se dió *hace seis años*, bajo la garantia de la ley hecha *hace meses*: volvamos lo blanco negro, y concedamos ámpliamente y sin reserva que á la sombra de una declaracion que se hizo hace un año, se han creado todos esos intereses que tienen seis de antigüedad y que se crearon sin proteccion ninguna: ¿de qué se tratará en definitiva? De una empresa particular cuyos intereses montan hasta seiscientos ó setecientos mil duros. ¿Y qué es lo que se pretende sacrificar á estos intereses con el privilegio de esplotacion de la playa del Trocadero? Lo que Cádiz es, lo que tiene y lo que significa. Aquí hay un puerto célebre en el mundo, aquí hay una Aduana que dá al tesoro inmensos recursos, un depósito general de comercio que es el primero de España, los inmensos almacenes que necesita el tráfico, las dependencias del estado, las fuerzas del resguardo y del egército, una fortificacion que importa miles de millones, un comercio incalculable con todos los paises del mundo, una propiedad urbana cuyo valor, segun la última estadística, escede de dos mil millones de reales. Pues bien; todo esto se trata de destruir y se destruirá muy en breve, impidiéndonos enlazarnos en Jerez á la línea general: todo esto, que tan ligeramente se destruye, es indispensable crearlo nuevamente en el Trocadero, para que la cabeza de la principal línea de España, cual es la que desde aquí va à la frontera, sea lo que debe ser. ¿Es mas conve-

niente á los intereses generales del pais crear un nuevo puerto y una ciudad artificial sobre una playa pantanosa, levantar una gran poblacion que es indispensable para el tráfico, invirtiendo miles de millones, ó permitir que la línea andaluza, qne llega hasta Jerez, venga *en línea recta por tierra* hasta el mismo muelle de Cádiz, donde està becho todo lo que necesita el tráfico, donde hay *derechos adquiridos* indisputables, donde hay *intereses creados* por valor de mas de dos mil millones de propiedad urbana, y los muchos mas que valen y han costado los muelles, las fortificaciones, los establecimientos públicos y las propiedades del estado? ¿Qué son, qué significan al lado de tantos intereses materiales y morales, los setecientos mil duros que están del otro lado, los cuales por otra parte ningun perjuicio han de esperimentar, segun dejo probado?

¿Es necesario demostrar á priori y à posteriori esos perjuicios generales para todo el pais y ese cataclismo para Cádiz? Pues oígaseme muy brevemente.

Ese despoblado mal sano y pantanoso que se llama Trocadero, nunca llegará á ser un puerto cual se necesita para la cabeza de una línea general tan importante como la de que se trata: pero solo para tener unos malos muelles, construir una dársena, algunos almacenes y levantar sobre el fango una pequeña poblacion, ha de tardar muchos años: y entretanto serán tantas las dificultades que ofrecerán sus raquíticos muelles, cuando los tenga para la carga y descarga de los efectos, tanto el costo del almacenage, por el valor inmenso que en un círculo tan reducido y tan poco apropósito para labrar han de tener los edificios, que á la par que la importancia de Cádiz vaya decayendo de dia en dia, ya por los recargos que ha de pagar por la curva que tiene qne formar su línea si se le obliga á llevarla al Trocadero, ya por las desventajas de éste, el tráfico, que deberia afluir á nuestra célebre ciudad con gran provecho de su aduana y del pais, tomará otra direccion diversa; y quien recojerá el fruto de nuestra ruina y de tantos desaciertos, no será en verdad el Trocadero, sino Lisboa, ese puerto estrangero que amenaza á nuestro comercio con una rivalidad de muerte si no se le sale pronto al encuentro. Lisboa, que está destinada á matar nuestros puertos del Occéano y á absorver casi todo el tráfico de Andalucia, si no se le pone frente á frente y con buenas condiciones de competencia, la única ciudad que puede ser su rival con ventajas que es Càdiz. Aniquilad à esta en buen hora: inutilizadla como emporio mercantil; que lo que haceis con esto, no es solo labrar nuestra ruina, sino dar un golpe de muerte al hoy tan abatido comercio español.

¿Pueden ocultarse estas consideraciones á un hombre como el señor Lujan? ¿Puede desconocer estas verdades inconcusas? Vuelva ese ministro por su honra científica: vuelva por su capacidad y por su penetracion, hoy comprometidas: reflecsione en el porvenir: medite bien la inmensa trascendencia de la cuestion que se debate, cuestion que no es local ni provincial, sino de la nacion. De los hombres capaces, probos é ilustrados, es rectificar sus opiniones con gloria propia y con beneficio ageno. Elija

entre la verdad y el error, entre intereses insignificantes é intereses inmensos, entre nuestra conveniencia y la conveniencia estranjera, entre Lisboa y Cadiz, entre España y Portugal.

He llegado al final de mi tarea. Podria aducir aun muchos argumentos en favor de la opinion que he sostenido: pero por una parte no me lo permiten las pocas horas con que cuento para hacer estos apuntes y que se publiquen antes de fallarse la cuestion, y por otra, los espuestos son los principales, y sobran para que todas las personas desapasionadas formen un juicio esacto en este gran litigio, de cuya solucion dependen intereses incalculables de todas clases. He demostrado que á favor de Cádiz está el *derecho*, porque su autorizacion á empalmar en la línea general, que era entonces la de Jerez á Sevilla, es anterior al beneficio de línea general que generosamente se concedió luego al camino vecinal del Trocadero: he probado que la empresa particular de este camino, ningun interés ha creado, ni hecho gasto alguno á la sombra de la concesion de la Asamblea, porque desde que se fundó *hace seis años* estaba solemne y legalmente comprometida à hacer lo mismo que hoy está haciendo: he consignado, que ni esa línea vecinal puede ser línea general por sus defectos, ni ofrece ninguna ventaja al tráfico, sino muchos inconvenientes y perjuicios: he hecho ver que tampoco se le seguirán ningunos perjuicios de que á Cádiz se conceda su empalme en Jerez, pues sobre contar con los mismos ingresos que hoy tiene, se le aumentan los de la seccion del Puerto de Santa María al Trocadero, que hoy está en construccion: he demostrado que la línea directa de Cádiz á Jerez, sobre ser la única via verdadera posible, gana en octava parte de brevedad y es ventajosa en los precios para la mayoria del pasage: he ecsaminado todas las razones de interés político, administrativo, mercantil, económico y nacional que hay en favor de la solicitud de Cádiz: he dicho por último, y esto es muy esencial que se tenga en cuenta, que Cádiz nada pide contra el Trocadero, ni contra el negocio particular de una empresa, ni contra la conveniencia ó las utilidades de nadie: que solo desea que se le deje ir *á su costa* à buscar la ciudad de Jerez directamente, sin atravesar el mar ni dar rodeos inútiles, mientras los adversarios claman contra Cádiz, invocan un monopolio para aislar á Cádiz, y pretenden, al condenarnos al aislamiento y al quitarnos toda posibilidad de competencia, que se firme la sentencia de muerte de Cádiz. Hé aquí la nobleza de nuestra causa, que no va contra nadie: hé aquí la causa contraria, que toda está dirigida contra nosotros.

¡Justicia, señores diputados; justicia y nada mas que justicia espera de vosotros esta noble poblacion! Sed sus protectores; que al ampararnos en la ocasion presente, tomais bajo vuestro poderoso influjo la causa de la conveniencia pública y no la de ningun interés bastardo y repugnante. Sed los guardadores de nuestro derecho; que al ratificarlo nuevamente con vuestro voto inapelable, salvais de la ruina un gran pueblo y fomentais al mismo tiempo los intereses legítimos de la nacion española. Acoged nuestras súplicas sin titubear: que al declarar por buenos los funda-

mentos de ella, optais por la causa del progreso civilizador. ¿Podríais nunca vosotros, representantes de una nacion libre, suscribir la sentencia del pueblo donde tuvo su cuna nuestra libertad política? ¿Podríais vosotros, legisladores en el siglo diez y nueve, levantar obstáculos al esfuerzo generoso de una ciudad, que no pide otra proteccion que la de que se le permita invertir sus recursos en una obra de utilidad pública y de importancia nacional? ¿Podríais vosotros, los encargados de vencer las dificultades que puedan oponerse á la regeneracion material y moral del pueblo español, colocar en nuestro camino la única dificultad insuperable que detendria nuestra marcha laboriosa y progresiva, la prohibicion de caminar en busca del bienestar y de la perfeccion? No; no podemos abrigar tal temor: no es posible que tal hagais, porque no es posible que en un dia renuncieis á vuestros antecedentes, á vüestro siglo, á vuestra patria, á vuestra inteligencia y à vuestra justificacion.

Un gaditano.

Cádiz: Mayo de 1856.